

CARLO PILLININI
(Funzionario della Direzione Centrale
delle Assicurazioni Generali - Trieste)

LOGISTICA E COPERTURE ASSICURATIVE *STOCK & TRANSIT*

SOMMARIO: 1. Introduzione. - 2. Logistica, trasporto ed esigenze assicurative. - 3. La posizione tradizionale degli assicuratori. - 4. Le coperture *stock & transit*: a) *Definizione*; b) *Le caratteristiche comuni*; c) *La "Polizza globale merci trasportate ed in giacenza" dell'ANIA*. - 5. Considerazioni conclusive.

1. Introduzione.

L'esame da più angolature degli elementi caratterizzanti la logistica non può non comprendere gli aspetti assicurativi del fenomeno, al fine di accertare quale sia la situazione attuale e le prospettive future di intervento degli operatori del settore, che non possono ovviamente ignorare le tendenze evolutive dei processi produttivi.

Se è vero che il fenomeno della logistica viene attentamente esaminato nella prospettiva di una razionalizzazione del sistema produttivo, esso deve necessariamente comportare, in ultima analisi, una sensibile riduzione dei costi, tale da giustificare un così radicale cambiamento di procedure, necessario per lo sviluppo ma non certamente indolore per tutti i soggetti interessati.

L'attenzione riposta sul costo da parte degli operatori economici non può non riguardare pure le coperture assicurative, anche se pare superfluo ricordare l'inadeguatezza di un esame basato esclusivamente su tale fattore, senza tener conto della funzione di protezione dai rischi che l'impresa riversa su altri soggetti, gli assi-

curatori, e della necessità di predisposizione di idonee garanzie per la salvaguardia da eventi futuri ed incerti.

La tendenza a valorizzare il fattore costi è apparsa evidente e si è espressa, in talune ipotesi, anche nelle coperture richieste dalle imprese produttrici, nel tentativo di accorpate in un unico contratto garanzie di ogni genere, con l'obiettivo di ottenere un servizio "tutto compreso" a minor costo complessivo.

Proprio tale tendenza, di cui non sempre gli assicuratori del mercato hanno saputo prevedere gli effetti negativi, si è manifestata ad esempio, come si vedrà in seguito, nella concessione di coperture "stock & transit", in estensione alle garanzie tradizionalmente fornite dal ramo trasporti o a quelle dei rami incendio e furto. Ciò è spesso avvenuto senza considerare l'aggravamento del rischio, talvolta con l'applicazione di irrisori soprapremi.

I risultati negativi di tali operazioni hanno portato così ad un irrigidimento delle posizioni, tanto che alcuni assicuratori del mercato, ancor oggi, non sono disponibili a fornire un servizio di cui le imprese, soprattutto con lo sviluppo della logistica, necessitano. E non vi è chi non veda l'impatto non certo positivo per gli operatori economici.

Anche se il presente intervento non è finalizzato ad un'analisi prettamente economica, non si può fare a meno di evidenziare che il fenomeno negativo sopra descritto è il frutto dell'esasperata tendenza alla riduzione dei costi e dell'approccio spesso superficiale di alcuni assicuratori, disposti, pur di non perdere l'"affare", a rinunciare all'applicazione delle condizioni e dei tassi desumibili dalla tecnica assicurativa.

La conoscenza della tecnica assicurativa è uno degli aspetti della professionalità dell'*underwriter*, di cui gli assicuratori italiani sicuramente dispongono, che dovrà essere supportata, nell'approccio al mondo della logistica, dalla comprensione del fenomeno nella sua globalità e cioè nelle sue implicazioni tecniche, economiche e giuridiche.

2. Logistica, trasporto ed esigenze assicurative.

La logistica è stata tradizionalmente definita come una funzione che assicura che *“i materiali giusti si trovino al posto giusto, nel momento giusto, nel giusto assortimento e nella giusta quantità, nella giusta qualità e nelle giuste condizioni di presentazione”*¹.

La necessità di coordinamento delle varie fasi del processo produttivo presuppone un'analisi approfondita del flusso dei materiali, dall'approvvigionamento alla distribuzione finale.

In tale ambito temporale devono interagire vari soggetti, con distinte competenze e responsabilità, in modo da garantire che il processo produttivo e la successiva distribuzione rispondano alle esigenze di regolarità, rapidità ed efficienza del servizio fornito al cliente finale.

L'incidenza sui costi di tali operazioni in Italia è relevantissima ed è stata pari, secondo i dati della CONFETRA, relativi al 1993², a circa 290.000 miliardi di Lire.

Tale premessa appare necessaria per comprendere la tendenza (che si sta affermando) a razionalizzare e possibilmente ridurre i costi non direttamente connessi alla fase di produzione delle merci.

In quest'ottica, la logistica è stata tradizionalmente curata dalle stesse imprese produttrici, anche se di recente si è assistito ad un graduale affidamento a terzi di parte dei servizi.

Proprio questa tendenza alla terziarizzazione di alcune funzioni proprie dell'impresa introduce alcuni spunti di riflessione, anche da un punto di vista giuridico ed assicurativo, anche se non è di per sé una novità, sol che si pensi al trasporto in massima parte svolto con l'utilizzo di terzi vettori.

La novità consiste, invece, nell'intervento di un nuovo soggetto, l'*operatore logistico*, con compiti e responsabilità tutte da definire.

L'attività dell'operatore logistico, di regola, comprende co-

¹ Cfr. BIANCO, Relazione introduttiva al Convegno “La logistica integrata verso il 2000. Necessità e tendenze”, Frosinone 24 maggio 1996, p. 4.

² Il riferimento è al “Libro Bianco dei servizi logistici e di trasporto merci” della CONFETRA, marzo 1996, pag. 23 ss., che ha determinato l'ammontare della cosiddetta “fattura Italia” e cioè “il prezzo che le merci prodotte e consumate sul mercato italiano, nonché quelle esportate o importate, pagano per la loro logistica”.

munque il trasporto, che si conferma una fase essenziale del servizio, anche per la sua rilevanza, sotto il profilo dei costi, per l'impresa³.

È pertanto presumibile che le operazioni riconducibili alla logistica verranno svolte principalmente da spedizionieri o vettori (anche multimodali), che tradizionalmente svolgono alcune di tali operazioni nell'ambito tipico delle rispettive fattispecie contrattuali.

In tale contesto va comunque ridefinito l'inquadramento giuridico entro il quale far rientrare l'operatore logistico. Anche se non pare possibile prescindere dalle singole pattuizioni tra le parti, risulta difficile ricondurre tali attività esclusivamente ai contratti di trasporto, spedizione o deposito.

Ciò, in particolare, ove si tenga conto della pluralità delle possibili obbligazioni, che possono consistere (in ordine crescente di integrazione logistica) nel trasporto, magazzino, affitto aree, formazione ordini, confezionamento, supporto informatico, ritiro dai fornitori, controllo di quantità e qualità, accettazione degli ordini dei clienti, calcolo dei fabbisogni, emissione di ordini di acquisto, ecc⁴.

Destano pure interesse le modalità con cui tali servizi possono essere forniti, con l'utilizzo della tecnica del *just in time*, preordinata al fine di evitare depositi ed immobilizzazioni di scorte, sia nella fase di approvvigionamento che in quella di distribuzione.

È stato sostenuto che l'attività dell'operatore logistico, come sopra descritto, sia da ricondurre fondamentalmente alla figura dell'appalto di servizi, anche se la dottrina tende a valorizzare la molteplicità delle obbligazioni, con applicazione delle norme del tipo contrattuale relativo ad ognuna di esse⁵.

³ Secondo la CONFETRA (cfr. Libro Bianco, cit., p. 24) "l'incidenza del trasporto sul costo logistico totale è molto elevata, quasi il 52%. Il fenomeno consegue da due caratterizzazioni fondamentali della struttura industriale italiana, trasformatrice di materie prime o di semilavorati importati (oltreché di energia) e fortemente polverizzata".

⁴ Così LEONIDA, *Corso formazione professionale nel settore del trasporto merci e logistica*, Politecnico di Milano, anno accademico 1994/1995, p. 11.

⁵ Per una panoramica delle posizioni, cfr. MASUTTI, *Il contratto di logistica*, in "Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo", Atti del Convegno di Modena, 31 marzo e 1 aprile 1995, ed. Giuffrè, 1996, p. 326 e ss.; BOI, *Il contratto di logistica*, in *Trasporti News*, febbraio 1996, p. 5 ss.

Dal punto di vista assicurativo va osservato che l'incertezza del quadro normativo, derivante anche dall'impossibilità di prescindere, per la valutazione del rischio, dal singolo rapporto contrattuale, rende particolarmente impegnativo il compito dell'*underwriter* e nello stesso tempo opportuna, se non necessaria, una copertura a favore dei soggetti interessati al fenomeno della logistica, siano essi gli operatori logistici come pure le imprese produttrici.

Tali esigenze di copertura consistono, per le imprese produttrici, nella necessità di assicurare le merci sino alla distribuzione, possibilmente in base a contratti che non presentino lacune e, per gli operatori logistici, nell'opportunità di tutelare il proprio patrimonio con adeguate polizze di responsabilità, a fronte di eventuali danni conseguenti all'attività prestata. Anche per gli operatori logistici, così come per spedizionieri e vettori, potrebbe essere considerata la possibilità di stipulare specifiche coperture "per conto di chi spetta" per fornire al proprio cliente, come servizio aggiuntivo, la garanzia assicurativa delle merci.

Se queste sono le esigenze dei soggetti del settore della logistica, sarà opportuno verificare se gli assicuratori siano in grado di soddisfarle, nel rispetto dei principî della tecnica assicurativa e della necessità di evitare perdite di gestione.

3. La posizione tradizionale degli assicuratori.

Le coperture assicurative delle merci nell'ambito del processo produttivo dall'approvvigionamento alla distribuzione vengono tradizionalmente distinte a seconda che i rischi coperti siano di carattere "dinamico" ovvero "statico". Nella prima categoria rientrano le polizze trasporti mentre nella seconda sono ricomprese le assicurazioni dei rami incendio e furto⁶.

Tale distinzione non è frutto di una mera classificazione teo-

⁶ Nella prassi internazionale, riscontrabile soprattutto nel mercato inglese, le coperture trasporti fanno capo al cosiddetto "marine market", mentre le polizze incendio e furto sono riconducibili a quello "non marine".

rica ma assume nella pratica assicurativa conseguenze di rilievo, in quanto, per la copertura dei rischi statici e dinamici, sono previste, in linea generale, diverse garanzie, come diversi sono i parametri di valutazione.

Il più importante elemento differenziatore che caratterizza i due gruppi riguarda la definizione dei rischi coperti: mentre infatti le polizze trasporti sono prestate in gran parte a condizioni “*all risks*” (tutti i rischi), quelle incendio e furto coprono, in via generale, soltanto “rischi nominati”.

Ciò significa che nel primo caso la copertura riguarda tutti i rischi di perdita od avaria, salve le esclusioni di polizza, mentre con i rischi nominati l’assicurazione è estesa esclusivamente ai casi espressamente previsti.

Anche a prescindere dalla maggiore estensione della copertura “*all risks*”, l’ulteriore vantaggio consiste, in caso di dubbio, nel principio per cui ciò che non è espressamente escluso deve considerarsi coperto.

La predisposizione pertanto di una polizza che comprenda tutti i rischi produce importanti effetti sul piano probatorio, richiedendo all’assicurato soltanto la dimostrazione dell’esistenza “in stato sano” della cosa assicurata prima dell’inizio della copertura e della sussistenza dell’evento dannoso entro i termini temporali della garanzia.

Le coperture trasporti, in assenza di particolari estensioni, non coprono, in via generale, il rischio statico di giacenza se non quella in corso di viaggio. La durata della garanzia è infatti limitata, in gran parte delle polizze, dalla cosiddetta clausola “*da magazzino a magazzino*”, con inizio al momento della partenza, prosecuzione durante l’ordinario corso del viaggio e cessazione, salvi casi particolari, all’atto della riconsegna a destino.

La clausola “da magazzino a magazzino” viene utilizzata dagli assicuratori a livello internazionale sin dal secolo scorso⁷.

Nel nostro sistema, essa deroga alla regola sancita per le assicurazioni marittime dall’art. 532 cod. nav., secondo cui “*l’assicurazione*

⁷ È interessante notare, a tal proposito, che nel caso *Ide & Christie v. Chalmers & White*, (1900) 5 Com. Cas. 212, risalente all’anno 1900, la clausola “warehouse to warehouse” veniva considerata già inclusa nelle “usual Lloyd’s conditions”.

delle merci ha effetto dal momento in cui le merci lasciano terra per essere caricate sulla nave, che ne deve eseguire il trasporto, a quello dello sbarco delle merci stesse nel luogo di destinazione”.

La giurisprudenza ha confermato tale possibilità di deroga, affermando anzi che “ i termini della copertura assicurativa indicati nel certificato di sicurtà con la locuzione “rischio da magazzino a magazzino” sono quelli stabiliti dal testo della clausola “da magazzino a magazzino” quale una prassi internazionale costante è venuta elaborando, tanto da costituire un uso generale di carattere internazionale”⁸.

Anche se pare sempre opportuno verificare in concreto il contenuto delle condizioni inserite nei formulari di polizza, vi è una sostanziale convergenza, per la determinazione dell’ambito spaziale della copertura, tra le clausole utilizzate dagli assicuratori che operano a livello internazionale.

È pertanto evidente l’influenza delle clausole “warehouse to warehouse” elaborate dagli assicuratori inglesi sulle formule in uso nei principali mercati, compreso quello americano⁹.

Ciò premesso (che vale anche per le condizioni contrattuali in uso nel nostro mercato)¹⁰, va osservato che la clausola “warehouse to warehouse” più diffusa è contenuta nella cosiddetta “Transit Clause”¹¹ delle ICC (*Institute Cargo Clauses*) 1982 dell’*Institute of*

⁸ Così Trib. Milano, 3.6.1957, in *Dir. mar.*, 1957, p. 431, che menziona la disciplina introdotta dall’Assemblea generale della *Union Internationale d’Assurance Transports* del 1925 a Lucerna, la quale così dispone: “ a meno che non sia convenuto diversamente, i rischi cominciano nel momento in cui le merci lasciano il magazzino del fabbricante o spedizioniere e continuano a correre durante tutto l’iter ordinario del trasporto, ivi compresi, se del caso, i trasbordi d’uso, e fino a che le merci vengono poste al sicuro nel magazzino del consegnatario od in qualche altro magazzino nel luogo di destinazione indicato in polizza ...”. Nello stesso senso cfr. App. Trieste 18.3.1937, in *Riv. dir. nav.*, 1938, II, p. 481, con nota di ALBANO, *Sulla clausola “da magazzino a magazzino” nella assicurazione marittima di merci* nonché in *Assic.*, 1938, II, p. 13, con nota di BRUNETTI, *La clausola “da magazzino a magazzino” nelle polizze merci*.

⁹ Per un esame delle singole clausole americane si rinvia a *Reference book of Marine Insurance Clauses*, Witherby Publishing, London, 1994, p. 203 ss.

¹⁰ Cfr., sul punto, FERRARINI, *Progetti di nuova regolamentazione*, cit., p. 11.

¹¹ Per ulteriori approfondimenti, cfr. PILLININI, *Le coperture assicurative “da magazzino a magazzino” nel trasporto multimodale*, Relazione al Convegno sul tema “Multimodal transport in the legal reality of today”, Ravenna 6-8 luglio 1996.

London Underwriters che hanno sostituito le precedenti ICC 1963¹². Essa così dispone:

DURATION

8.1 This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either

8.1.1 on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,

8.1.2 on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elects to use either

8.1.2.1 for storage other than in the ordinary course of transit or

8.1.2.2 for allocation or distribution,

or

8.1.3 on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge,

whichever shall first occur.

Vale la pena di sottolineare che la copertura non si estende ai depositi od alle giacenze fuori dall'«*ordinary course of transit*». Si tratta di un concetto, forse sottovalutato dalla prassi, che in sostanza introduce una ulteriore causa di cessazione della copertura, oltre a quelle espressamente indicate nella *Transit Clause*; nel caso in cui infatti il corso del viaggio non sia ordinario, le parti dovranno

¹² Senza però modificare nella sostanza il contenuto della *Transit Clause*. A conferma cfr. BROWN, *Marine Insurance*, Vol. 2°, *Cargo practice*, London, 1985, p. 122.

accordarsi per l'eventuale prosecuzione della copertura¹³.

In realtà non è affatto facile determinare quando un viaggio possa essere considerato regolare e quando invece così non sia.

Solitamente viene richiamato tale concetto nei casi di ritardo anomalo delle merci dopo l'inizio del viaggio. Nella pratica, infatti, spesso accade che la merce rimanga ferma presso i magazzini doganali. Ci si chiede pertanto se una lunga permanenza in dogana possa far cessare automaticamente la copertura.

Senza le opportune precisazioni, una eventuale risposta positiva sarebbe visibilmente iniqua; pare infatti eccessivo far cessare la copertura per un fatto quasi usuale, specie in alcuni porti.

La soluzione può essere tratta dalla dottrina e dalla giurisprudenza anglo-sassone: nel caso *Safadi v. Western Assur. Co.*¹⁴, risalente al 1933, è stato stabilito il principio per cui, ove la permanenza in dogana sia stata causata da un comportamento dell'assicurato (nel caso di specie consistente nel mancato pagamento di quanto dovuto), la copertura non possa perdurare.

Ciò significa, al contrario, che la giacenza prolungata della merce presso i magazzini doganali non può produrre conseguenze sull'efficacia della copertura ove non derivi da un'azione od omissione dell'assicurato¹⁵.

È stato comunque più volte sottolineato nella prassi che il concetto di «*ordinary course of transit*» lascia all'interprete notevoli margini per la propria decisione. Si ritiene però che sia possibile fare ricorso a parametri oggettivi per cercare di dare concretezza a tale concetto.

L'analisi, che deve essere effettuata per ogni singolo caso, terrà allora conto della tipologia del trasporto, della sua durata,

¹³ Sul punto si veda BROWN, *Marine insurance*, cit., p. 124, secondo cui "cover would terminate immediately there is a departure from the ordinary course of transit".

¹⁴ (1933) 46 Ll. L. Rep. 140, K. B. D.

¹⁵ In tal senso si esprime ancora BROWN, *Marine Insurance*, cit., p. 124, secondo cui "delays caused by an action or omission of the assured, which could otherwise been avoided, could be construed as being outside the ordinary course of transit. For example ... if the delay results from an omission by the assured in regard to the documentation, it may well be considered to be outside the ordinary course of transit".

delle caratteristiche della merce, degli operatori incaricati, delle aree geografiche e degli adempimenti nelle singole realtà locali ecc.

Si può osservare allora che lo stesso periodo di giacenza può essere considerato "ordinary" o meno a seconda dei casi.

Con tutte le riserve del caso, si potrebbe sostenere, ad esempio, che, per un trasporto di breve durata, ove si impieghino invece più giorni, si fuoriesca dall'*ordinary course of transit*, salvo che l'eventuale ritardo non sia giustificato da ragioni tecnico-organizzative, mentre minore rilevanza assume un limitato periodo di giacenza, nel corso di un viaggio di lunga durata, con l'eventuale utilizzo di più mezzi di trasporto.

In considerazione del fatto che la *Transit Clause* prevede, oltre alle ipotesi di cessazione sopra indicate, pure un limite temporale di 60 giorni dallo sbarco della nave, si è posto in numerosi casi il problema di assicurare la giacenza oltre tale termine o comunque fuori dall'ordinario corso del viaggio.

In effetti l'*underwriter*, pur valutando le singole situazioni, tende a non abbandonare al suo destino il cliente, in casi di difficoltà allo stesso non imputabili, concedendo adeguate proroghe della copertura assicurativa, pur con applicazione di adeguati sovrappremi.

Va peraltro precisato che si tratta, in tal caso, di un'eventuale e del tutto eccezionale estensione per l'ultimazione delle operazioni di trasporto, ferma restando, in linea generale, l'esclusione dalla copertura trasporti dei rischi statici successivamente alla riconsegna a destino, di competenza dei cosiddetti rami elementari.

4. Le coperture *stock & transit*.

a) Definizione.

L'impostazione tradizionalmente assunta dagli assicuratori del mercato non poteva soddisfare integralmente le esigenze delle imprese produttrici. Si sono verificate pertanto, ed ancor oggi si ve-

rificano, spinte commerciali per ottenere coperture “tutto compreso” che contemplino, oltre ai rischi di trasporto, quelli di giacenza al termine del viaggio.

Sono state pertanto elaborate dagli assicuratori, a livello internazionale, varie formulazioni di coperture “*stock & transit*”.

Tale copertura è stata definita come una “*forma di contratto che abbina ai rischi del trasporto (transit) quelli della giacenza della merce in magazzini di proprietà o gestiti dall’assicurato (stock), prescindendo dalla consuetudinaria giacenza in magazzini di terzi durante e nel corso dell’esecuzione del viaggio*”¹⁶.

La definizione sopra riportata può dare un’idea generale delle polizze in esame, anche se pare opportuno precisare che la giacenza durante l’ordinario corso del viaggio è coperta, come visto sopra, dalle polizze trasporti e quindi va comunque ritenuta compresa, in via di principio, nelle assicurazioni *stock & transit*.

In via generale si può dire che la copertura in esame copre, con le limitazioni che si diranno, le merci durante il trasporto, le giacenze, anche fuori dall’ordinario corso del viaggio, presso spedizionieri, depositari ecc., nonché, successivamente all’arrivo a destino, presso i magazzini dell’assicurato (o di terzi), di regola entro limiti temporali definiti.

Va detto comunque che vi sono varie formulazioni della copertura, tanto che la presente indagine dovrà limitarsi necessariamente a descrivere alcuni principî comuni, per poi confrontare tali dati con il prodotto assicurativo elaborato dall’ANIA negli anni ottanta.

b) Le caratteristiche comuni.

Anche se con un certo margine di approssimazione, pare possibile estrapolare dagli specifici contratti esaminati i seguenti principî:

a) Anzitutto si nota la tendenza a concepire la copertura *stock & transit* più come una estensione della garanzia trasporti alla giacenza.

¹⁶ Cfr. *Glossario della assicurazione e della riassicurazione*, ed. IFA-PUBLIASS, Milano, 1994, p. 233.

cenza nei magazzini dell'assicurato (o di terzi) che come combinazione di coperture autonome. In molti casi i capitoli di polizza utilizzati sono infatti quelli tipici delle coperture trasporti, con la pattuizione di specifiche clausole derogatrici per la giacenza in magazzino.

Vengono poi, come visto sopra, tendenzialmente indicati termini precisi di efficacia della copertura in magazzino, al fine evidente di evitare di assicurare le scorte.

b) In gran parte dei contratti le due coperture sono regolate separatamente, anche in sezioni distinte. Si tende così ad evitare che il contenuto della polizza trasporti sia semplicemente esteso ai magazzini, così come avvenuto in passato, con semplici deroghe ai limiti spazio-temporali della garanzia.

Ciò ha comportato una serie di risultati negativi per gli assicuratori del mercato, causati dalla mancata previsione di specifiche clausole limitatrici, tipiche delle coperture incendio e furto, che non contemplano l'estensione al magazzino delle garanzie "tutti i rischi".

b.1) La differenziazione delle coperture, pur nell'ambito del medesimo contratto e con alcune disposizioni comuni, riguarda una serie di punti, oltre alla descrizione dei rischi coperti (i cui principali sono: incendio, fulmine, eventi atmosferici, furto, rapina, ecc., per le giacenze e tutti i rischi per i trasporti). Con particolare riguardo alla determinazione dei premi, va evidenziato, salvo quanto si dirà sul conguaglio, che la differenziazione è resa necessaria anche per un diverso trattamento fiscale delle coperture¹⁷.

b.2) Vengono poi indicati separatamente i massimali di copertura. È evidente infatti che il valore della merce presente in giacenza in magazzini può essere di gran lunga superiore a quello relativo a carichi sui singoli mezzi di trasporto.

c) In alcuni casi, nonostante quanto detto sopra, pur mantenendo la duplicità della disciplina, è stata data copertura su base "all risks" anche per merce in magazzino.

¹⁷ Le aliquote dell'imposta di assicurazione sui premi, attualmente vigenti in Italia, corrispondono al 7,50% per le coperture relative ai trasporti marittimi ed aerei, 12,50% per i trasporti terrestri e 21,35% per i rischi furto e incendio.

Si tratta peraltro di polizze molto particolari, in cui evidentemente la forza commerciale del *broker* ha fatto superare le resistenze degli assicuratori. Tali contratti, influenzati dalle esperienze del mercato inglese, contengono però numerose clausole limitatrici, tra cui la cosiddetta “*process clause*”.

Secondo una formulazione di un contratto stipulato con l’ausilio di un *broker* inglese viene statuito che “*no claims to attach hereto for damage to property hereby insured which may be sustained whilst the same is in use and or whilst being worked upon and directly resulting therefrom*”. Risulta pertanto chiaro che non sono ritenuti coperti i danni causati durante la fase di lavorazione.

d) Anche se, come visto sopra, i premi sono tenuti distinti, il meccanismo di calcolo può essere, in tutto o in parte, sostanzialmente analogo. In linea di principio infatti il premio, specie per le coperture trasporti e incendi, viene calcolato su un dato variabile, desumibile soltanto al termine dell’annualità (fatturato, ammontare delle giacenze, ecc.), salvi accordi per la determinazione in base ad un periodo più limitato.

Poiché peraltro il premio deve essere corrisposto, di regola, prima dell’inizio della copertura, viene molto spesso previsto un versamento iniziale, sulla base dei dati dell’anno precedente (o su una valutazione presuntiva), ed un eventuale conguaglio successivo, in relazione ai risultati al termine dell’annualità, con onere dell’assicurato della relativa comunicazione ai fini del calcolo finale.

La formula di pagamento del premio con conguaglio finale può far insorgere alcune questioni, nel caso in cui i dati necessari per il calcolo non vengano comunicati all’assicuratore entro i termini previsti dal contratto. L’inadempimento dell’assicurato viene infatti sanzionato con la sospensione della copertura ai sensi dell’art. 1901 cod. civ., anche nel caso in cui il sinistro si sia verificato prima del termine per la comunicazione. Ciò in quanto il premio, pur se con la previsione del conguaglio, deve essere considerato “*un tutt’uno non frazionabile*”¹⁸.

¹⁸ In questi termini Cass. 25.6.1985 n. 3817, secondo cui “incombe sull’assicurato l’onere di provare l’esistenza dell’avvenuta comunicazione degli elementi variabili neces-

e) Un altro aspetto comune alla gran parte delle polizze esaminate, consiste nella preventiva determinazione dei criteri per il calcolo del valore della merce in sede di liquidazione. In sostanza, vengono introdotti criteri convenzionali, in deroga al principio generale per cui si deve tener conto del valore della cosa assicurata al momento del sinistro.

In particolari casi viene così riconosciuto il profitto sperato (es. per merci in produzione può anche essere stabilito il pagamento del valore finale). Si ritiene che a tale determinazione vadano estesi i principi relativi alla “polizza stimata” (*agreed value*) di cui all’art. 1908, comma secondo, c. civ.

f) La particolarità delle polizze *stock & transit* consiste pure nella destinazione del prodotto a clienti selezionati, spesso grandi imprese produttrici, che tendono a garantirsi contro i sinistri di certe dimensioni. D’altro canto è esperienza comune che i sinistri di non rilevante entità incidono fortemente sui bilanci delle compagnie di assicurazione, anche in considerazione dei costi amministrativi.

Per tali motivi, viene spesso prevista nelle polizze l’applicazione di franchigie più o meno elevate che ovviamente incidono sul costo della copertura. Nel settore esaminato si riscontra in molti casi la presenza delle cosiddette franchigie “*in aggregato*” che prevedono il pagamento dei sinistri soltanto dopo che sia stato superato, anche con la somma di più eventi, un certo “monte-danni”. Ciò significa che l’assicurato tiene su di sé l’onere dei sinistri di una annualità sino ad un certo importo, confidando poi per l’eccedenza nella garanzia dell’assicuratore¹⁹.

sari per effettuare il conteggio definitivo del premio. In presenza dell’omessa comunicazione di questi dati (mutevoli) si applica l’art. 1901 c.c., comma 2, verificandosi quindi la sospensione dell’assicurazione. Esula dai doveri di esecuzione del contratto secondo buona fede la sollecitazione dell’assicuratore all’assicurato affinché trasmetta i dati necessari al computo finale del premio”.

¹⁹ Nella terminologia del mercato inglese tale franchigia viene indicata come “annual aggregate deductible”, che non va confusa con l’“annual aggregate limit of liability”, consistente in un massimale, contenuto in alcune polizze, in cui il parametro è la somma dei danni occorsi in un’annualità, per cui l’assicuratore risponde soltanto entro un certo ammontare complessivo. A quest’ultimo concetto è riconducibile l’art. 14 della po-

g) Si ritiene comunque opportuno accennare ad un'ulteriore circostanza, per le sue implicazioni giuridiche ed assicurative, riguardante l'atteggiamento in un certo senso flessibile degli assicuratori, in taluni casi disponibili a discostarsi dai rigidi parametri delle coperture tradizionali.

Si assiste in sostanza, ove sussistano rapporti commerciali particolarmente significativi, alla tendenza a negoziare ulteriori estensioni di copertura, specie con reinclusione di rischi esclusi nella polizza base.

Se si tien conto che, per le coperture *stock & transit* con massimali rilevanti è necessario ricorrere, oltre ad un riparto coassicurativo, pure ad accordi riassicurativi, si può comprendere come la flessibilità sopra accennata abbia indotto i riassicuratori, specie quelli inglesi, a procedere con notevole cautela. In certi casi addirittura le coperture *stock & transit* sono escluse dai trattati di riassicurazione, anche per la ritenuta pericolosità per gli assicuratori di tali garanzie.

Dato che, per gli assicuratori operanti in determinati settori, non è nemmeno concepibile operare senza accordi riassicurativi, l'eventuale esclusione delle coperture *stock & transit* appare particolarmente rilevante. In tale prospettiva è persino ipotizzabile una eventuale contestazione da parte dei riassicuratori, nel caso in cui, pur in assenza di una espressa esclusione, sia stata sottaciuta, nella fase di formazione del trattato, la presenza di coperture *stock & transit*.

Ciò può accadere per effetto di eventuali dichiarazioni inesatte o reticenze, sanzionate dagli art. 1892 e 1893 c. civ., e, per quanto riguarda l'ordinamento inglese, in relazione alla *non disclosure* ed alla *misrepresentation*, dalle *Sections* 18, 19 e 20 del M.I.A. 1906²⁰.

lizza ANIA, di cui si dirà in seguito, che così dispone: "RIDUZIONE AUTOMATICA DELLE SOMME ASSICURATE... In caso di sinistro le somme assicurate ... si intendono ridotte con effetto immediato e fino al termine del periodo di assicurazione in corso, di un importo uguale a quello del danno rispettivamente indennizzabile ...". In tal caso, sommando i vari danni, il massimale annuo potrebbe ridursi fino a zero.

²⁰ La rilevanza del tema è dimostrata dai commenti alla sentenza della *House of Lords* 25.7.1994 nel caso *Pan Atlantic Ins v. Pine Top Ins.*, pubblicata in *Dir. Mar.*, 1994, 1159, con nota di GRIGGS.

La sentenza è stata considerata a Londra come il precedente più significativo del settore assicurativo negli ultimi anni.

Il rischio di contestazioni in effetti sussiste, anche se è pur sempre necessario verificare il testo del trattato. I riassicuratori infatti adottano varie formule ove intendano garantire ad esempio “*all cargo and hull interests and all related interests*” ovvero “*all business written by the marine department*”. È chiaro infatti che l’eventuale *non disclosure o misrepresentation* potrebbe essere più facilmente contestata con l’adozione della prima delle due formule.

c) La “Polizza globale merci trasportate ed in giacenza” dell’ANIA.

A fronte di frequenti richieste di coperture “tutto compreso”, gli assicuratori del mercato italiano hanno predisposto, sin dagli anni ottanta, una specifica copertura che si ispira al concetto della garanzia *stock & transit*.

Il clausolario è stato elaborato da una Commissione ANIA, costituita da assicuratori dei rami trasporti, incendio e furto ed avrebbe dovuto essere utilizzato per le condizioni base delle polizze del settore.

Va subito detto peraltro che, per quanto risulta, tale polizza ANIA non ha avuto il seguito che forse ci si sarebbe aspettati, sia per la ritrosia degli assicuratori, dopo una serie di risultati negativi, a concedere coperture *stock & transit*, sia per la tendenza da parte di certi *broker*, specie stranieri, ad adottare altre clausole dagli stessi predisposte.

Si è constatato pertanto che gran parte dei contratti esaminati non si basa sulle clausole ANIA, la cui importanza comunque risiede nell’aver elaborato uno schema di riferimento, anche in vista di successive modifiche.

Verranno così esaminati alcuni punti significativi, con eventuale rinvio a quanto detto sopra sulle caratteristiche comuni alle garanzie *stock & transit*.

a) Sulle somme assicurate, la polizza prevede una differenziazione, comune agli altri contratti, tra massimali per la Sezione

trasporti e quelli per la Sezione giacenze (con l'ulteriore suddivisione tra "Furto e Rapina" e "Incendio ed alte Garanzie"). Come visto sopra, in caso di furto e rapina nei magazzini, viene introdotto un "*annual aggregate limit of liability*" per singolo magazzino. La differenziazione tra Sezioni viene posta anche per franchigie, scoperti e limiti territoriali.

b) Sia per la Sezione trasporti che per la Sezione giacenze, la copertura viene prestata in base ad una proposta sottoscritta dal contraente. In tal senso, la polizza ANIA si discosta dalla prassi di mercato nel settore trasporti, con un ritorno al sistema generale previsto dall'art. 1887 c. civ., secondo cui "*la proposta scritta diretta all'assicuratore rimane ferma per il termine di quindici giorni*"²¹. Nella proposta sono indicate le merci che saranno oggetto della copertura assicurativa.

c) I rischi assicurati sono indicati separatamente nelle due sezioni. Per la Sezione trasporti, la copertura è prestata in base alle condizioni "*all risks*", comprendendo, salve le esclusioni tipiche delle coperture "*marine*", "*tutti i danni e le perdite materiali e diretti che le merci assicurate possono subire durante il trasporto...*"; sempre per la garanzia trasporti, vi è una regolamentazione specifica per i furti e rapine ove vengano utilizzati mezzi di proprietà o gestione diretta del contraente o dell'assicurato.

Quanto invece alla Sezione giacenze, la copertura è prestata a rischi nominati (tra cui, con le opportune limitazioni ed esclusioni, incendio, fulmine, esplosione, scoppio, sviluppo di fumi, gas, vapori, urto di veicoli, uragano, bufera ed altri eventi atmosferici, tumulti popolari, scioperi, sommosse, atti vandalici, rapina, ecc.). Anche per detta Sezione il rischio furto è assoggettato a condizioni particolari.

d) La copertura trasporti ha inizio dal momento in cui le merci

²¹ Si può affermare pertanto che il sistema della proposta delineato dal Codice non risponde alle esigenze proprie del settore trasporti, specie per quanto riguarda le coperture marittime. Sul punto si veda FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991, p. 261, secondo cui nelle assicurazioni marittime, salva l'ipotesi dell'ordine fermo da parte dell'assicurato, i contraenti non assumono obblighi reciproci sino alla conclusione del contratto. Nello stesso senso RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Parte terza, Milano, 1994, p. 1408 ss., che menziona invece la quotazione, da parte dell'assicuratore, individuando in essa, di regola, le caratteristiche della proposta contrattuale.

lasciano terra nel magazzino di partenza, continua durante l'ordinario corso del viaggio e termina con la messa a terra presso il magazzino finale. Nel caso in cui la riconsegna non sia ancora intervenuta, la copertura opera per un massimo di trenta giorni dall'arrivo delle merci nella località finale di destino.

La garanzia giacenza opera, invece, per un periodo massimo di trenta giorni successivamente alla messa a terra nel magazzino, salvo che le merci non siano poste all'interno di stabilimenti in cui sia esercitata l'attività di produzione o di trasformazione, con ciò mutuando i principî contenuti nella sopra menzionata "*process clause*".

Come già osservato nell'analisi delle caratteristiche comuni, anche la polizza ANIA risente della tendenza a concepire la copertura *stock & transit* come un'estensione della garanzia trasporti. Il termine di trenta giorni decorre, infatti, dalla messa a terra in magazzino, ciò presupponendo una preventiva operazione di trasporto.

e) Anche per il valore della merce, al fine della determinazione del danno, valgono i principî già evidenziati nelle caratteristiche comuni, posto che la polizza ANIA introduce una serie di parametri di "*agreed value*".

f) Il premio viene determinato con la formula "a conguaglio finale", le cui conseguenze, ai sensi dell'art. 1901 cod. civ., in caso di inadempimento dell'obbligo di comunicazione dei dati da parte dell'assicurato, sono state sopra descritte.

La polizza ANIA, peraltro, sulla base delle esperienze delle coperture dei rami incendio e furto, introduce specifiche modalità per il pagamento del conguaglio. Viene infatti statuito che, a seguito dell'ottenimento entro i termini dei dati, l'assicuratore redige un'apposita appendice con la regolazione del premio, a seguito della quale il contraente deve, entro quindici giorni dalla ricezione, provvedere al pagamento. In caso di mancata comunicazione dei dati, l'assicuratore può fissare un ulteriore termine non superiore a quindici giorni, decorso il quale, senza alcun esito, la compagnia non è obbligata per i sinistri avvenuti nel periodo al quale si riferisce l'omesso pagamento.

5. Considerazioni conclusive.

L'esame delle clausole contrattuali sopra descritte, relative alle garanzie *stock & transit*, induce ad alcune riflessioni.

Anzitutto è emerso che tali coperture non soddisfano appieno le esigenze di tutela degli operatori logistici e delle imprese, specie in vista delle nuove responsabilità che si verranno a creare con l'affermarsi delle tecniche innovative dei processi produttivi.

È comunque necessario, per ogni tipo di analisi, distinguere tra le coperture di danno (per conto proprio o di terzi) a garanzia delle cose assicurate e quelle di responsabilità per le nuove figure di operatori che si stanno affacciando sul mercato.

La predisposizione di adeguate coperture di responsabilità a favore degli operatori logistici sarà forse, in prospettiva futura, più concretamente realizzabile, non essendo prevedibile alcuna resistenza "di principio". È probabile pertanto che gli assicuratori, dopo aver constatato l'esigenza di copertura degli operatori, decidano di predisporre uno specifico prodotto assicurativo, posto che le attuali coperture R.C., ed a maggior ragione quelle di responsabilità vettoriale, si dimostrano del tutto inadeguate, salve integrazioni con clausole addizionali, a fornire una risposta a tali esigenze.

In tal caso la difficoltà potrà consistere nell'inquadramento giuridico, che verrà delineato riguardo all'attività dell'operatore logistico. Poiché, peraltro, l'integrazione logistica comprende varie fasi, con attività che dal punto di vista giuridico appaiono sin d'ora non omogenee (si pensi, ad esempio, alla gestione dei dati e del flusso produttivo, da un lato, ed al trasporto od al deposito, dall'altro lato) e difficilmente inquadrabili in un'unica fattispecie contrattuale, sarà comunque necessario un adattamento, caso per caso, con condizioni particolari di assicurazione.

Maggiori difficoltà potranno sorgere per l'adattamento delle polizze di danno (fornite, allo stato, con le garanzie *stock & transit*) alle nuove tendenze della logistica.

All'esigenza di ottenere una polizza unica, con copertura di rischi omogenei e con calcolo dei premi semplificato (anche al fine di

evitare al più possibile le formalità amministrative dell'assicurato e del broker) si contrappone, e si contrapporrà anche in futuro, la necessità degli assicuratori di tener conto dei principî della tecnica assicurativa e delle esperienze, anche negative, maturate nella gestione delle coperture *stock & transit*.

Così stando le cose, e prendendo atto dell'orientamento di molti assicuratori a ridurre, anziché ampliare, l'entità ed il numero delle garanzie *stock & transit*, verrebbe da essere assai poco ottimisti sui possibili sviluppi della situazione.

In realtà (ma si tratta, è bene dirlo, di una semplice opinione personale) non seguire l'evoluzione dei tempi potrebbe essere un errore, ben potendo gli assicuratori valutare la possibilità di soddisfare tali esigenze di copertura, pur nel rispetto dei principî consolidati.

È chiaro che l'attuale sistema produttivo (con le varie fasi del trasporto delle materie prime, della predisposizione di scorte nei magazzini, della produzione o trasformazione, del deposito dei prodotti finiti in attesa di distribuzione, del trasporto a depositi intermedi ed, infine, del trasporto al cliente finale) molto difficilmente consentirà di mutare l'orientamento consolidato degli assicuratori di voler coprire i trasporti a condizioni differenziate rispetto alle giacenze.

In tali condizioni gli assicuratori giustamente ritengono di limitare la copertura in situazioni di accumulo di rischi, sussistendo in tali casi una notevole esposizione patrimoniale, a fronte di una limitata possibilità di controllo nel tempo dei prodotti assicurati.

La situazione potrebbe invece mutare nel caso in cui venisse data applicazione concreta alla tecnica sopra menzionata del *just in time*.

Se allora fosse possibile, con l'utilizzo di tale tecnica, contenere entro precisi limiti temporali le operazioni logistiche, con l'effetto di eliminare, almeno tendenzialmente, le scorte, il rischio dell'assicuratore potrebbe ridursi, con la conseguente attenuazione del suo carattere statico, proprio delle giacenze.

In assenza di scorte, con la riduzione dei tempi di produzione e con la razionalizzazione della fase di distribuzione, verrebbe ridotto, infatti, l'accumulo di rischi che così preoccupa gli assicuratori, tanto che potrebbe aprirsi qualche spiraglio per un mutamento di posizioni.

In definitiva, si tratterebbe di estendere, per clienti selezionati ed affidabili, la giacenza, anche fuori dall'ordinario corso del viaggio e successivamente all'arrivo a destino, comunque entro limitati periodi temporali.

Rimarrebbe, peraltro, la difficoltà di superare le resistenze sull'esclusione dei periodi di permanenza presso i luoghi di produzione e di trasformazione, durante i quali i rischi potrebbero essere adeguatamente limitati. Appare opportuno, inoltre, mantenere clausole specifiche per le ipotesi di furto e rapina.

La difficoltà degli assicuratori consisterebbe, peraltro, nella necessità di valutare con estrema attenzione e selezionare in maniera adeguata il rischio, disponendo di dati ed informazioni in taluni casi riservati.

Si renderebbe, pertanto, necessaria, per non incorrere in conseguenze negative, un'adeguata preparazione e professionalità da parte dell'assicuratore. D'altra parte, in taluni rami, le compagnie dispongono già di tecnici preparati, del cui supporto esse si avvalgono sia in fase di assunzione del rischio che al momento della liquidazione del sinistro, tanto che talvolta accade che sia lo stesso assicuratore a collaborare con il cliente per elaborare le strategie di *loss prevention*.

Si conclude con un'osservazione in merito a quanto contenuto in una presentazione scritta di un *broker* inglese, che si è potuta esaminare, sui vantaggi delle polizze *stock & transit* da stipularsi nel mercato *marine*. Tra i vari vantaggi di ricorrere al mercato trasporti, vi è, secondo il *broker*, la considerazione per cui gli assicuratori *marine* non valutano in maniera approfondita i rischi *non marine*, essendo per essi sufficiente un esame complessivo della situazione. Essi, inoltre, a differenza dei colleghi del mercato *non marine*, non richiedono un accertamento peritale preventivo sulle strutture e sui luoghi della giacenza della merce.

È certo che il *broker*, di regola, opera nell'interesse dell'assicurato ed è proprio in tale ottica che si collocano le sue indicazioni, che peraltro non sempre rispecchiano la situazione reale.

Spetterà, comunque, all'assicuratore, *marine o non marine*, il compito di valutare il rischio, con più attenzione rispetto a quanto descritto nella presentazione appena esaminata!

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Ringrazio l'avv. Carlo Pillinini per l'esposizione come sempre precisissima, chiara e puntuale che ha tracciato sulla posizione del mercato assicurativo rispetto al problema oggetto del presente convegno. Un particolare ringraziamento vorrei rivolgerlo a nome dei giovani partecipanti al corso di dottorato di ricerca che hanno, attraverso le Sue relazioni, la fortuna di conoscere in anticipo quanto sta accadendo nel mondo assicurativo: è uno spaccato di un settore di grave rilievo, arricchito da considerazioni acute e stimolanti. Quindi grazie ancora a Carlo Pillinini.

Cedo la parola al comandante Giuseppe D'Amico, Presidente della Confitarma-Gruppo giovani armatori, che ci illustrerà il problema visto, questa volta, in chiave rigorosamente trasportistica, ovvero l'evoluzione della logistica nel trasporto marittimo di merci.

E' inutile che sottolinei l'esperienza che può avere una persona come il Capitano D'Amico in questo specifico settore. Quindi ringrazio il Capitano per essere intervenuto, pregandolo di dare inizio alla sua relazione.

